
Zak. č. 2624006

Objednatel:

Hora architekti s.r.o.
Soukenická 1194/13
110 00 Praha 1 – Nové Město

Akce:

RETAIL PARK KOSMONOSY
na pozemcích parc.č. 1812/280, 1812/284, 1812/250, 1812/253, 1812/305
k.ú. Kosmonosy

Obsah dokumentace:

Akustická studie
Hluk ze silniční dopravy

Zpracoval:

Ing. Martin Weinpold

Schválil:

Ing. Pavel Mejvald

Datum zpracování:

04. 05. 2026

OBSAH:

1. Úvod.....	4
2. Situace a popis záměru	4
3. Hygienické limity.....	6
4. Důsledky pro řešení	7
5. Vstupní podklady	8
6. Výpočtový program a metodika výpočtu	8
7. Dopravní hluk.....	9
7.1 Strategie výpočtu	10
7.2 Výpočtové referenční body.....	11
7.3 Vstupní údaje zadané do modelového výpočtu	14
7.4 Modelový výpočet	16
8. Akustické posouzení	24
9. Nejistota modelového výpočtu	28
10. Závěr	28

SEZNAM ZKRATEK:

L _{Aeq,T}	-	ekvivalentní hladina akustického tlaku A
ChVP	-	chráněný venkovní prostor
ChVPS	-	chráněný venkovní prostor staveb
VB	-	výpočtový bod
NP	-	nadzemní podlaží
PP	-	podzemní podlaží
VB	-	modelový/výpočtový referenční bod
RD	-	rodinný dům
BD	-	bytový dům
KN	-	katastr nemovitostí
HLH	-	hygienický limit hluku
PHO	-	protihluková opatření
PHZ	-	protihluková zábrana
ŘSD	-	Ředitelství silnic a dálnic ČR
O	-	osobní automobily dle TP 189
M	-	motocykly dle TP 189
N	-	nákladní automobily dle TP 189
A	-	autobusy dle TP 189
K	-	nákladní soupravy dle TP 189
OA	-	M plus O
NA	-	N plus A
NS	-	K
S, J, Z, V	-	sever, jih, západ, východ
TZB	-	technické zařízení budov
VZT	-	vzduchotechnické zařízení
ÚP	-	územní plán
ZOV	-	zásady organizace výstavby

1. ÚVOD

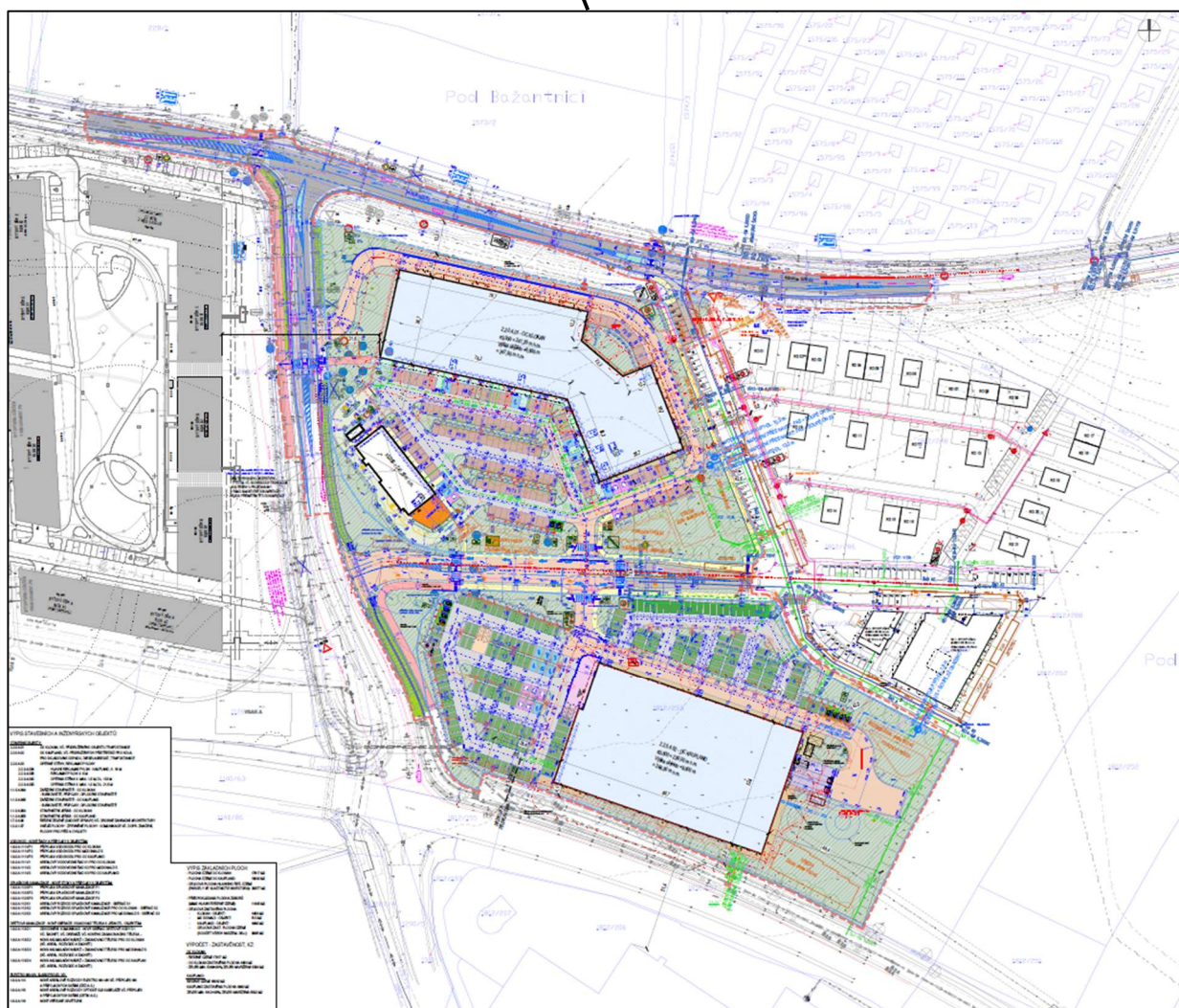
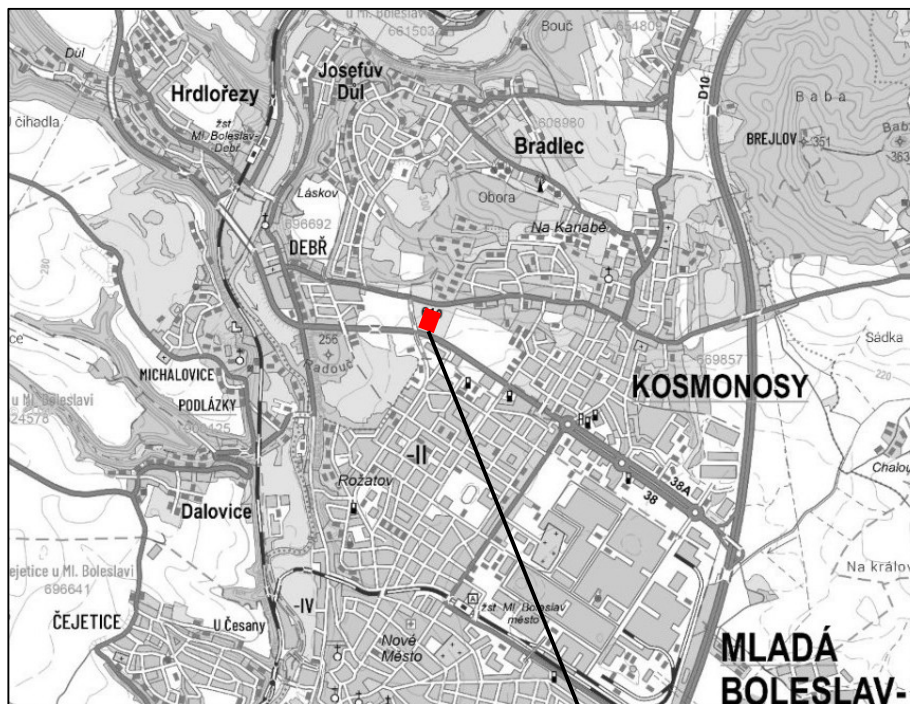
Předmětem akustické studie je posouzení hlukové zátěže ze silniční dopravy vyvolané záměrem „RETAIL PARK KOSMONOSY, na pozemcích parc.č. 1812/280, 1812/284, 1812/250, 1812/253, 1812/305, k.ú. Kosmonosy“ (níže v textu pouze jako záměr), ve vztahu k nejbližše umístěným chráněným venkovním prostorům staveb. V aktivní variantě výpočtu bude posouzen kumulativní vliv vyvolané dopravy všech záměrů v lokalitě společně s přepočítaným výhledem stávající dopravy k výpočtovému roku. Vyhodnocení změny hlukové zátěže po realizaci záměru oproti stávající hlukové zátěži, tzn. změna aktivní varianty oproti nulové variantě není možné provést z toho důvodu, že se v lokalitě v nulové variantě nenacházejí žádné chráněné prostory.

2. SITUACE A POPIS ZÁMĚRU

TAB.1 Situace a popis záměru

umístění záměru	kraj	Středočeský
	okres, obec	Mladá Boleslav, Kosmonosy
	kat. území	Kosmonosy
	pozemek	parc. č. 1812/280, 1812/284, 1812/250, 1812/253, 1812/305
	místo	stávající orná půda - mezi ulicí Debřská (II/610), komunikací I/38 a komunikací „Radoučská spojka“
popis záměru	<p>Předmětem dokumentace je návrh objektu obchodního centra Klokán a obchodního domu Kaufland, vč. propojujících komunikací a parkovacích ploch. Na východní straně sousedí řešené území se sousední oblastí nových bytových a rodinných domů (samostatně řešené akce „BD KOSMONOSY“ a „RD KOSMONOSY“ – v současné době probíhá jejich výstavba). Na západní straně sousedí řešené území s plánovanou zástavbou BD „Byty Debř“. Objekt obchodního centra Klokán je objekt halového typu s nosnou prefabrikovanou sloupovou konstrukcí. Je jednopatrový, nepodsklepený s plochou střechou s extenzivní vegetační vrstvou. Vnitřní dispozice je rozdělena na jednotlivé nájemní obchodní jednotky se samostatnými vstupy z exteriéru.</p> <p>Objekt obchodního domu Kaufland je objekt halového typu s nosnou prefabrikovanou sloupovou konstrukcí. Je převážně jednopatrový, v prostoru nad vstupní zónou je navržené částečně vložené druhé patro určené pro administrativu přístupné schodištěm (určenou pouze pro personál). Objekt je nepodsklepený, s plochou střechou s extenzivní vegetační vrstvou. Vnitřní dispozice je typická pro daný typ obchodního řetězce. Součástí návrhu jsou také všechny vnější zpevněné plochy a plochy zeleně v řešeném území – jedná se o veškerou dopravní infrastrukturu, vč. dopravního napojení na okolní komunikace a na sousední areál bytových a rodinných domů (a vč. všech ostatních zpevněných ploch pro pěší a cyklisty). Součástí je také řešení všech páteřních rozvodů technické infrastruktury, veškeré přípojky jednotlivých objektů a všechna nová zasakovací tělesa na dešťovou vodu.</p> <p>Předpokládané zahájení stavby 04/2026 a předpokládané dokončení stavby 11/2027.</p>	
zdroje hluku	silniční doprava po silničních komunikacích č. I/38, č. II/610 (Debřská), „Radoučská spojka“, silniční komunikace a parkoviště v plánované lokalitě záměru	
char. hluku	ustálený nebo proměnný	
doba provozu	denní a noční doba	
terén	odrazivý	
ChVPS	přilehlé rodinné a bytové domy	

OBR.1 Situace širších vztahů s umístěním záměru a celková situace záměru



3. HYGIENICKÉ LIMITY

Nejvyšší přípustné hladiny hluku jsou uvedeny v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů

§ 12

(1) Určujícím ukazatelem hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, je ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ a odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhluchnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ($L_{Aeq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$).

(3) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.

Příloha č. 3

Část A

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]		
	1)	2)	3)
Chráněné venkovní prostory staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	- 5	+ 5	+ 13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+ 5	+ 13
Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+ 10	+ 18

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních a tramvajových dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřadovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.

2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.

3) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001.“

Část B

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti

Posuzovaná doba [hod.]	Korekce [dB]
od 6:00 do 7:00	+10
od 7:00 do 21:00	+15
od 21:00 do 22:00	+10
od 22:00 do 6:00	+5

4. DŮSLEDKY PRO ŘEŠENÍ

Na základě nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů vyplývá pro zájmové území následující stanovení hygienických limitů hluku.

TAB.2 Důsledky pro řešení - chráněné venkovní prostory staveb

základní hladina akustického tlaku A		$L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$
KOREKCE NA MÍSTNÍ PODMÍNKY		
Dopravní hluk ze silniční dopravy		+ 18 dB ¹⁾
		+ 10 dB ²⁾
KOREKCE NA DENNÍ DOBU		
Chráněné venkovní prostory staveb	den 06 - 22 h	0 dB
	noc 22 – 06 h	- 10 dB ³⁾
VÝSLEDNÁ NEJVYŠŠÍ PŘÍPUSTNÁ EKVIVAL. HLADINA AK. TLAKU A $L_{Aeq,T}$		
Dopravní hluk ze silniční dopravy	ChVPS	den 06 - 22 h $L_{Aeq,16h} = 68 \text{ dB}$ ¹⁾
		noc 22 – 06 h $L_{Aeq,8h} = 58 \text{ dB}$ ^{1,3)}
		den 06 - 22 h $L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB}$ ²⁾
		noc 22 – 06 h $L_{Aeq,8h} = 50 \text{ dB}$ ^{2,3)}

¹⁾ Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001.“

²⁾ Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.

³⁾ Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

5. VSTUPNÍ PODKLADY

- Odborný posudek posouzení intenzit dopravy Retail park Kosmonosy, zpracovatel: CR PROJECT s.r.o., Pod Borkem 319, 293 01 Mladá Boleslav, vypracoval: Ing. K. Davtian, kontroloval: Ing. J. Jiráček, č. zakázky: 2026-021
- vybrané části projektové dokumentace (část ASŘ) pro povolení záměru (DPZ) z 11/2025, zpracovatel: Hora Architekti s.r.o., Karmelitská 379/18, 118 00 Praha 1 – Malá Strana, zodp. projektant: Štefan Hora Msc., zpracovatel projektu: Ing. Róbert Volčko, Ing. Michael Macek; Ing. Kateřina Šenfeld
- Akustická studie Bytové a rodinné domy Kosmonosy, zpracovatel: Libor Brož - REVITA Engineering, oddělení expertiz, vývoje a projekce, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, vypracoval Libor Brož, č. zakázky: 7234-S65-24
- Akustická studie Byty Debř, Mladá Boleslav, zpracovatel: Libor Brož - REVITA Engineering, oddělení expertiz, vývoje a projekce, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, vypracoval Libor Brož, č. zakázky: 6472-S49-22
- <http://www.ikatastr.cz>
- <https://www.mapy.cz>
- <https://www.cuzk.cz>

6. VÝPOČTOVÝ PROGRAM A METODIKA VÝPOČTU

Pro zpracování hlukové situace je v této studii použito výpočtového programu Hluk+, Verze 14.55 profi14

- Výpočet dopravního a průmyslového hluku ve venkovním prostředí.

```
      H   L   U   K   +           (64 bit)

Verze   : 14.55 profi (duben 2024)
Moduly  : MaxZdroj

Autoři   : RNDr. Miloš Liberko
          Mgr. Jaroslav Polášek
          Ing. Emil Vlasák

Distribuce: JpSoft, telefon: 224 930 683
          e-mail: info@hlukplus.cz

Uživatel: Ochrana Ž.prostředí s.r.o., číslo: 6104
```

Metodika výpočtu použitého programu Hluk+ je v souladu s národními a mezinárodními předpisy včetně výpočtové metody užívané v České republice a výpočtových metod doporučených směrnicí ES 2002/49/EC Směrnice o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí. Hlukový model pro posuzované území byl vytvořen ve výše uvedeném výpočtovém programu s využitím české výpočtové metodiky „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z pozemní dopravy (VÚVA, Brno 1991)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996)“, novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2004 a aktualizovaná metodiky pro výpočet hluku z dopravy „Manuál 2018 Výpočet hluku z automobilové dopravy, účelová publikace Ředitelství silnic a dálnic ČR“ v souladu s „Dodatkem č.1“ (Dodatek č. 1, Metodické usměrnění pro zajištění jednotného postupu orgánů ochrany veřejného zdraví a zdravotních ústavů při posuzování, resp. realizaci výpočtů hluku z automobilové dopravy, č.j.: MZDR 39345/2019-2/OVZ z 27. 7. 2020).

7. DOPRAVNÍ HLUK

Hluk ze silniční dopravy na silničních komunikacích č. I/38, č. II/610 (Debřská), „Radoučská spojka“ a silniční komunikaci a parkovištích v plánované lokalitě záměru je řešen pro níže uvedené varianty. Aktivní varianta představuje předpokládanou hlukovou situaci vyvolanou kumulativním vlivem vyvolané dopravy všech záměrů v lokalitě (Retail park, Byty Debř a Bytové a rodinné domy Kosmonosy) společně s přepočítaným výhledem stávající dopravy k výpočtovému roku 2050.

Vzhledem k tomu, že dopravní obslužnost posuzovaného záměru bude probíhat v denní a noční době je modelový výpočet hluku ze silniční dopravy proveden pro denní a noční dobu.

POZN. Dopravním hlukem ze silniční dopravy rozumíme hluk po veřejných pozemních komunikacích včetně veřejně přístupných účelových komunikací (dle § 7 zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů).

TAB.3 Varianty řešení hluku ze silniční dopravy

varianta		specifikace varianty řešení
0	nulová varianta	stávající hluková situace bez realizace záměru
Z	záměr	výhledový stav po realizaci záměru
1	aktivní varianta	výhledový stav po realizaci záměru (nulová varianta plus záměr)

ad 0) nulová varianta

Stávající hluková situace vyvolaná silniční dopravou po silničních komunikacích č. I/38, č. II/610 (Debřská) a „Radoučská spojka“ byla vyhodnocena formou kalibračních měření uvedených v akustických studiích Bytové a rodinné domy Kosmonosy a Byty Debř, Mladá Boleslav (viz. kap. 5). Na základě konzervativnějších výsledků z kalibračního měření je výpočetní model validován pro nulovou variantu.

ad Z) záměr

Na základě Odborného posudku posouzení intenzit dopravy Retail park Kosmonosy a podkladů dodaných zadavatelem hlukové studie je proveden modelový výpočet pro hluk ze silniční dopravy po silničních komunikacích č. I/38, č. II/610 (Debřská), „Radoučská spojka“ a silniční komunikaci a parkovištích v plánované lokalitě záměru vyvolaný pouze posuzovaným záměrem, tj. záměr Retail park Kosmonosy.

ad 1) aktivní varianta

Celková hluková situace v posuzované lokalitě vyvolaná hlukem ze silniční dopravy po silničních komunikacích, tj. kumulativní vliv vyvolané dopravy všech záměrů v lokalitě (Retail park, Byty Debř a Bytové a rodinné domy Kosmonosy) společně s přepočítaným výhledem stávající dopravy k výpočtovému roku 2050, tzn. nulová varianta plus záměry Retail park Kosmonosy, Bytové a rodinné domy Kosmonosy a Byty Debř, Mladá Boleslav.

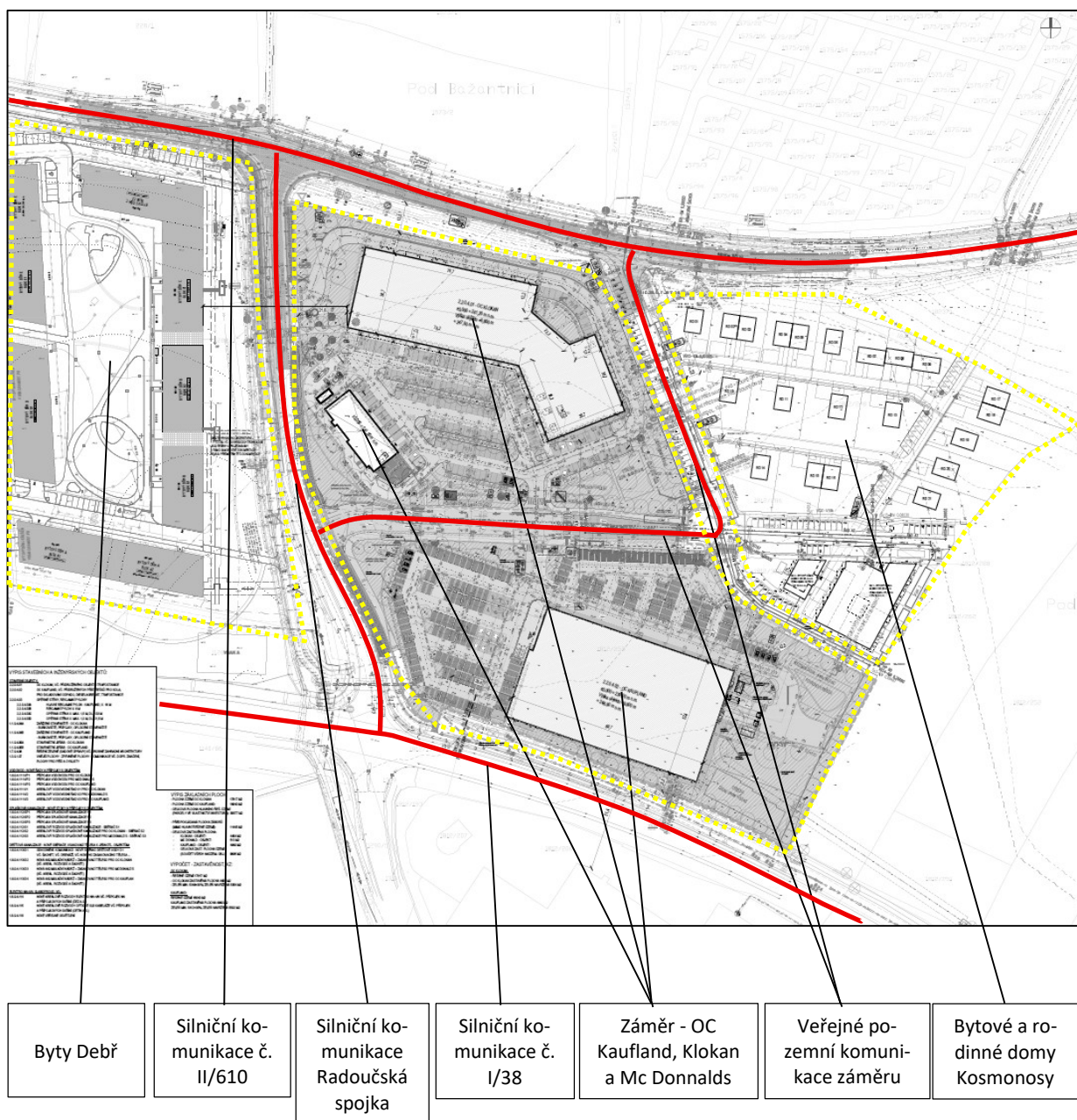
7.1 Strategie výpočtu

Pro modelový výpočet nulové varianty budou jako podklad použity intenzity pro rok 2025 uvedené v Odborném posudku posouzení intenzit dopravy Retail park Kosmonosy. Současně bude na základě konzervativnějších výsledků z kalibračních měření uvedených v akustických studiích Bytové a rodinné domy Kosmonosy a Byty Debř, Mladá Boleslav (viz. kap. 5) výpočtový model v programu Hluk+, Verze 14.55 profi14 validován pro nulovou variantu.

Dále bude proveden modelový výpočet pro hluk ze silniční dopravy po silničních komunikacích č. I/38, č. II/610 (Debřská), „Radoučská spojka“ a silniční komunikaci a parkovištích v plánované lokalitě záměru vyvolaný pouze posuzovaným záměrem, tj. záměr Retail park Kosmonosy.

Následně bude ve zkalkulovaném hlukovém modelu nulové varianty proveden výpočet hluku ze silniční dopravy na veřejných pozemních komunikacích v posuzované lokalitě pro kumulativní vliv vyvolané dopravy všemi záměry v lokalitě (Retail park, Byty Debř a Bytové a rodinné domy Kosmonosy) společně s přepočítaným výhledem stávající dopravy k výpočtovému roku 2050.

OBR.2 Dopravní obslužnost záměru



7.2 Výpočtové referenční body

Výpočtové referenční body jsou umístěny u chráněného venkovního prostoru staveb nejvíce zasaženého hlukem ze silniční dopravy vyvolané provozem záměru.

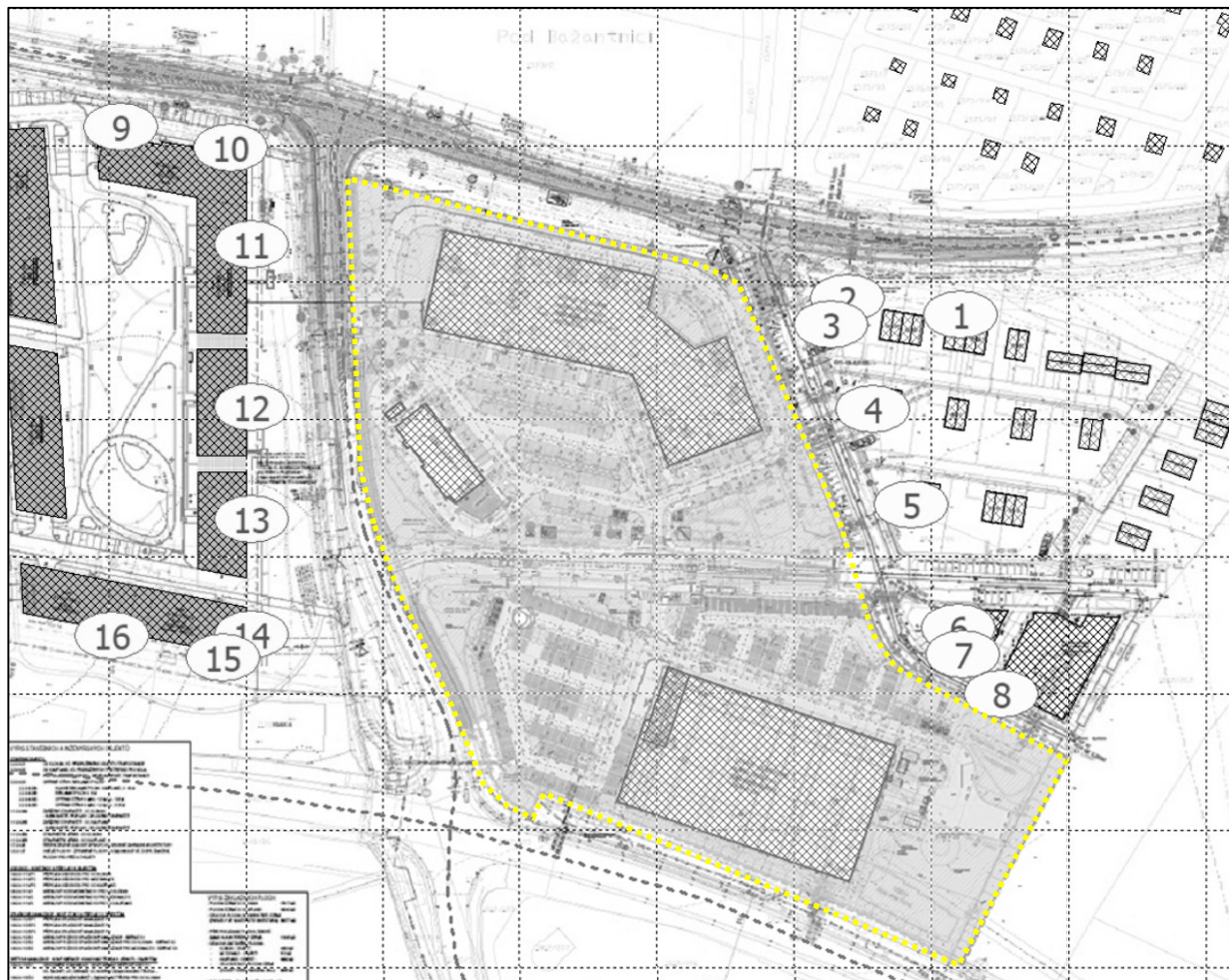
TAB.4 Umístění referenčních výpočtových bodů, 2 m od fasády

VB	umístění	typ prostoru	výška bodu
1	RD 04, na pozemku parc.č. 1812/359, k.ú. Kosmonosy - 2 m od S fasády	ChVPS	1. NP
			2. NP
2	RD 01, na pozemku parc.č. 1812/282, k.ú. Kosmonosy - 2 m od S fasády	ChVPS	1. NP
			2. NP
3	RD 01, na pozemku parc.č. 1812/282, k.ú. Kosmonosy - 2 m od Z fasády	ChVPS	1. NP
			2. NP
4	RD 10, na pozemku parc.č. 1812/366, k.ú. Kosmonosy - 2 m od Z fasády	ChVPS	1. NP
			2. NP
5	RD 14, na pozemku parc.č. 1812/286, k.ú. Kosmonosy - 2 m od Z fasády	ChVPS	1. NP
			2. NP
6	BD SO.B 02 na pozemku parc. č. 1812/289, k.ú. Kosmonosy - 2 m od Z fasády	ChVPS	1. NP
			2. NP
			3. NP
7	BD SO.B 02 na pozemku parc. č. 1812/289, k.ú. Kosmonosy - 2 m od J fasády	ChVPS	1. NP
			2. NP
			3. NP
8	BD SO.A 01 na pozemku parc. č. 1812/289, k.ú. Kosmonosy - 2 m od J fasády	ChVPS	2. NP
			3. NP
			4. NP
			5. NP
9	BD C SO 103, blok C2 na pozemku parc. č. 1122, k.ú. Kosmonosy - 2 m od S fasády	nejedná se o ChVPS*	1. NP
			2. NP
			3. NP
			4. NP
			5. NP
			6. NP
10	BD C SO 103, blok C2 na pozemku parc. č. 1122, k.ú. Kosmonosy - 2 m od S fasády	nejedná se o ChVPS*	7. NP
			1. NP
			2. NP
			3. NP
			4. NP
			5. NP
11	BD C SO 103, blok C1 na pozemku parc. č. 1122, k.ú. Kosmonosy - 2 m od V fasády	nejedná se o ChVPS*	6. NP
			7. NP
			1. NP
			2. NP
			3. NP
			4. NP

12	BD B SO 102, blok B2 na pozemku parc. č. 1122, k.ú. Kosmonosy - 2 m od V fasády	nejedná se o ChVPS*	1. NP
			2. NP
			3. NP
			4. NP
			5. NP
			6. NP
			7. NP
13	BD B SO 102, blok B1 na pozemku parc. č. 1122, k.ú. Kosmonosy - 2 m od V fasády	nejedná se o ChVPS*	1. NP
			2. NP
			3. NP
			4. NP
			5. NP
			6. NP
			7. NP
14	BD A SO 101, blok A2 na pozemku parc. č. 1122, k.ú. Kosmonosy - 2 m od V fasády	nejedná se o ChVPS*	1. NP
			2. NP
			3. NP
			4. NP
			5. NP
			6. NP
			7. NP
15	BD A SO 101, blok A2 na pozemku parc. č. 1122, k.ú. Kosmonosy - 2 m od J fasády	nejedná se o ChVPS*	1. NP
			2. NP
			3. NP
			4. NP
			5. NP
			6. NP
			7. NP
16	BD A SO 101, blok A1 na pozemku parc. č. 1122, k.ú. Kosmonosy - 2 m od J fasády	nejedná se o ChVPS*	1. NP
			2. NP
			3. NP
			4. NP
			5. NP
			6. NP
			7. NP
101	Kalibrační body pro validaci výpočtového modelu		7,0 m nad terénem
102			
103			

* u těchto výpočetních bodů je v akustické studii Byty Debř, Mladá Boleslav, zpracovatel: Libor Brož - REVITA Engineering, oddělení expertiz, vývoje a projekce, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, vypracoval Libor Brož, č. zakázky: 6472-S49-22, z důvodu nesplnění HLH ze silniční dopravy navrženo protihlukové opatření - instalace protihlukových oken o TZI 3 podle ČSN 730532 a současně zajištění přímé ventilace pobytových místností bez nutnosti otevírání oken.

OBR.3 Umístění výpočtových referenčních bodů u chráněných venkovních prostorů staveb



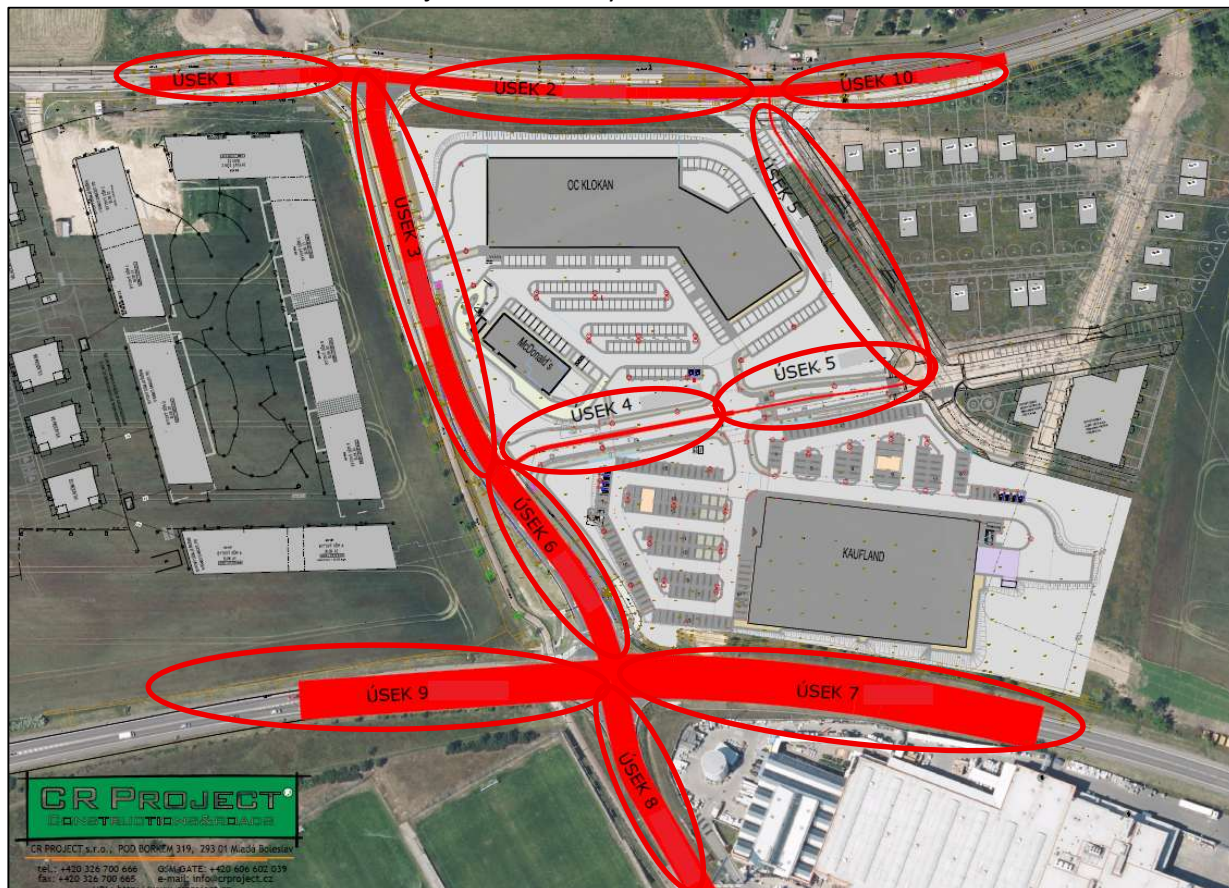
OBR.4 Umístění kalibračních bodů nulové varianty



7.3 Vstupní údaje zadané do modelového výpočtu

Řešená oblast byla rozdělena na 10 úseků. Úseky 4 a 5 se nacházejí na budoucích komunikacích uvnitř plánované lokality. Úsek 10 je umístěn na silnici č. II/610 východně od stykové křižovatky silnice č. II/610 a komunikace ze záměru. Úsek 9 se nachází na silnici č. I/38 západně od průsečné křižovatky silnice č. I/38 s ulicí Na Radouči. Úsek 8 se nachází na silnici č. I/38 jižně od této křižovatky. Úsek 7 se nachází na silnici č. I/38 východně od průsečné křižovatky s ulicí Na Radouči. Úseky 3 a 6 jsou umístěny na komunikaci propojující silnice č. I/38 a č. II/610. Úseky 1 a 2 se nacházejí na silnici č. II/610, přičemž úsek 1 je západně od křižovatky silnice č. II/610 s komunikací propojující silnice č. I/38 a č. II/610. Úsek 2 je východně od této křižovatky.

OBR.5 Rozdělení řešené oblasti na jednotlivé úseky



Níže jsou uvedeny intenzity zadané do modelového výpočtu hluku ze silniční dopravy na posuzovaných komunikacích č. I/38, č. II/610 (Debřská), „Radoučská spojka“ a silniční komunikaci a parkovištích v plánované lokalitě záměru.

TAB.5 Počet průjezdů vozidel zadaný do modelového výpočtu

kategorie vozidla			OA	LN	NA
24h	Úsek 1	nulová varianta	4903	314	202
		záměr	217	16	2
		aktivní varianta	5436	424	261
24h	Úsek 2	nulová varianta	3623	242	150
		záměr	192	15	2
		aktivní varianta	4055	330	194
24h	Úsek 3	nulová varianta	6830	437	146
		záměr	32	2	0
		aktivní varianta	7233	560	185
24h	Úsek 4	nulová varianta	-	-	-
		záměr	1322	100	11
		aktivní varianta	1649	150	23
24h	Úsek 5	nulová varianta	-	-	-
		záměr	565	43	5
		aktivní varianta	707	64	10
24h	Úsek 6	nulová varianta	6830	437	146
		záměr	1290	98	11
		aktivní varianta	8801	703	208
24h	Úsek 7	nulová varianta	13537	867	1229
		záměr	645	49	5
		aktivní varianta	15060	1177	1576
24h	Úsek 8	nulová varianta	8425	583	660
		záměr	387	29	3
		aktivní varianta	9356	786	847
24h	Úsek 9	nulová varianta	12016	832	942
		záměr	258	20	2
		aktivní varianta	12976	1088	1203
24h	Úsek 10	nulová varianta	3623	242	150
		záměr	377	29	3
		aktivní varianta	4287	351	198

TAB.6 Počty osobních automobilů na jednotlivých parkovištích

parkovací plocha	počet parkovacích stání	obrátkovost	počet OA [24h]	počet průjezdů OA [24h]
OC Klokán	145	3.5	508	1016
OC Kaufland	194	6	1164	2328
McDonald's	14	5	70	140
Drive in				288

TAB.7 Počty lehkých a těžkých nákladních automobilů zásobování

zásobování	LNA [24h]	TNA [rok]	počet průjezdů LNA [24h]	počet průjezdů TNA [24h]
OC Klokán	40	1745	80	10
OC Kaufland	95	730	190	4
McDonald's	8	104	16	1

7.4 Modelový výpočet

Níže je na základě vstupních podkladů proveden modelový výpočet hlukové zátěže ze silniční dopravy pro jednotlivé řešené varianty (nulová varianta - tj. validace modelu, záměr a aktivní varianta). Vyhodnocení změny hlukové zátěže po realizaci záměru oproti stávající hlukové zátěži, tzn. změna aktivní varianty oproti nulové variantě není možné provést z toho důvodu, že se v lokalitě v nulové variantě nenacházejí žádné chráněné prostory. Validace nulové varianty je provedena na základě konzervativnějších výsledků z kalibračních měření obsažených v akustických studiích Bytové a rodinné domy Kosmonosy a Byty Debř, Mladá Boleslav (viz. kap. 5) po použití uživatelských korekcí.

TAB.8 Ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,16h}}$ ze silniční dopravy v denní době – nulová varianta

VB	výška	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,16h}}$ [dB]			
		naměřeno	vypočteno	odchylka výpočtu	závěr
101	7,0 m	60.0	60.0	0.0	splňuje 2 dB
102	7,0 m	63.6	63.0	- 0.6	splňuje 2 dB
103	7,0 m	54.5	55.1	+ 0.6	splňuje 2 dB

TAB.9 Ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,8h}}$ ze silniční dopravy v noční době – nulová varianta

VB	výška	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,8h}}$ [dB]			
		naměřeno	vypočteno	odchylka výpočtu	závěr
101	7,0 m	55.9	55.8	- 0.1	splňuje 2 dB
102	7,0 m	52.9	52.9	0.0	splňuje 2 dB
103	7,0 m	48.2	48.2	0.0	splňuje 2 dB

TAB.10 Ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,16h}$ ze silniční dopravy v denní době

VB	výška	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,16h}$ [dB]			
		nulová varianta ¹⁾	záměr ²⁾	aktivní varianta ³⁾	změna ⁴⁾
1	1. NP	-	48.1	62.3	-
	2. NP	-	48.2	62.3	-
2	1. NP	-	49.5	62.5	-
	2. NP	-	49.5	62.5	-
3	1. NP	-	49.5	57.3	-
	2. NP	-	49.6	57.5	-
4	1. NP	-	48.7	54.0	-
	2. NP	-	48.7	54.2	-
5	1. NP	-	48.1	53.1	-
	2. NP	-	48.1	53.2	-
6	1. NP	-	46.5	51.2	-
	2. NP	-	46.5	51.4	-
	3. NP	-	46.1	51.5	-
7	1. NP	-	47.2	52.8	-
	2. NP	-	47.2	52.9	-
	3. NP	-	46.8	52.9	-
8	2. NP	-	45.8	53.2	-
	3. NP	-	45.2	53.2	-
	4. NP	-	45.3	53.4	-
	5. NP	-	45.5	53.6	-
9	1. NP	-	44.8	59.7	-
	2. NP	-	44.8	59.7	-
	3. NP	-	44.8	59.7	-
	4. NP	-	44.8	59.7	-
	5. NP	-	44.8	59.7	-
	6. NP	-	44.8	59.7	-
	7. NP	-	44.8	59.7	-
	8. NP	-	44.9	59.7	-
10	1. NP	-	45.4	59.8	-
	2. NP	-	45.4	59.8	-
	3. NP	-	45.3	59.8	-
	4. NP	-	45.3	59.8	-
	5. NP	-	45.3	59.8	-
	6. NP	-	45.3	59.8	-
	7. NP	-	45.3	59.8	-
	8. NP	-	45.4	59.8	-
11	1. NP	-	45.0	57.1	-
	2. NP	-	45.0	57.1	-
	3. NP	-	44.7	57.1	-
	4. NP	-	44.8	57.2	-
	5. NP	-	44.9	57.3	-
	6. NP	-	45.0	57.3	-
	7. NP	-	45.0	57.3	-
	8. NP	-	45.1	57.3	-
12	1. NP	-	44.4	56.5	-
	2. NP	-	44.5	56.5	-
	3. NP	-	44.4	56.5	-

VB	výška	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,16h}$ [dB]			
		nulová varianta ¹⁾	záměr ²⁾	aktivní varianta ³⁾	změna ⁴⁾
	4. NP	-	44.7	56.5	-
	5. NP	-	44.9	56.6	-
	6. NP	-	45.0	56.7	-
	7. NP	-	45.1	56.7	-
	8. NP	-	45.2	56.8	-
13	1. NP	-	45.2	56.7	-
	2. NP	-	45.3	56.7	-
	3. NP	-	45.2	56.6	-
	4. NP	-	45.3	56.6	-
	5. NP	-	45.4	56.7	-
	6. NP	-	45.5	56.8	-
	7. NP	-	45.7	56.9	-
	8. NP	-	45.7	56.9	-
14	1. NP	-	46.3	57.9	-
	2. NP	-	46.3	57.9	-
	3. NP	-	46.2	57.9	-
	4. NP	-	46.2	58.0	-
	5. NP	-	46.2	58.0	-
	6. NP	-	46.2	58.0	-
	7. NP	-	46.3	58.0	-
	8. NP	-	46.3	58.1	-
15	1. NP	-	44.3	59.9	-
	2. NP	-	44.3	59.9	-
	3. NP	-	44.3	59.9	-
	4. NP	-	44.2	59.9	-
	5. NP	-	44.2	59.9	-
	6. NP	-	44.3	59.9	-
	7. NP	-	44.3	59.9	-
	8. NP	-	44.4	59.9	-
16	1. NP	-	42.2	59.2	-
	2. NP	-	42.2	59.2	-
	3. NP	-	42.2	59.2	-
	4. NP	-	42.1	59.2	-
	5. NP	-	42.2	59.2	-
	6. NP	-	42.2	59.2	-
	7. NP	-	42.2	59.3	-
	8. NP	-	42.2	59.3	-

¹⁾ stávající hluková zátěž ze silniční dopravy

²⁾ hluková zátěž ze silniční dopravy vyvolaná pouze záměrem

³⁾ nulová varianta plus záměr

⁴⁾ změna aktivní varianty oproti nulové variantě

TAB.11 Ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,8h}$ ze silniční dopravy v noční době

VB	výška	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,8h}$ [dB]			
		nulová varianta ¹⁾	záměr ²⁾	aktivní varianta ³⁾	změna ⁴⁾
1	1. NP	-	39.2	52.5	-
	2. NP	-	39.2	52.5	-
2	1. NP	-	40.9	52.7	-
	2. NP	-	41.0	52.8	-
3	1. NP	-	41.8	48.2	-
	2. NP	-	41.8	48.4	-
4	1. NP	-	40.8	46.7	-
	2. NP	-	40.8	46.8	-
5	1. NP	-	39.7	46.3	-
	2. NP	-	39.8	46.4	-
6	1. NP	-	37.5	43.6	-
	2. NP	-	37.5	43.8	-
	3. NP	-	37.0	44.1	-
7	1. NP	-	38.2	45.5	-
	2. NP	-	38.2	45.7	-
	3. NP	-	37.6	45.8	-
8	2. NP	-	37.0	46.3	-
	3. NP	-	36.4	46.4	-
	4. NP	-	36.5	46.7	-
	5. NP	-	36.8	47.1	-
9	1. NP	-	36.3	50.6	-
	2. NP	-	36.3	50.6	-
	3. NP	-	36.3	50.6	-
	4. NP	-	36.3	50.6	-
	5. NP	-	36.3	50.6	-
	6. NP	-	36.3	50.6	-
	7. NP	-	36.3	50.6	-
	8. NP	-	36.3	50.7	-
10	1. NP	-	36.9	50.8	-
	2. NP	-	36.9	50.8	-
	3. NP	-	36.9	50.8	-
	4. NP	-	36.9	50.8	-
	5. NP	-	36.9	50.8	-
	6. NP	-	36.9	50.8	-
	7. NP	-	36.9	50.8	-
	8. NP	-	37.0	50.8	-
11	1. NP	-	36.7	48.9	-
	2. NP	-	36.7	48.9	-
	3. NP	-	36.3	48.9	-
	4. NP	-	36.3	49.0	-
	5. NP	-	36.5	49.0	-
	6. NP	-	36.5	49.0	-
	7. NP	-	36.6	49.1	-
	8. NP	-	36.6	49.1	-
12	1. NP	-	35.5	49.0	-
	2. NP	-	35.6	49.0	-
	3. NP	-	35.6	49.0	-

VB	výška	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,8h}$ [dB]			
		nulová varianta ¹⁾	záměr ²⁾	aktivní varianta ³⁾	změna ⁴⁾
	4. NP	-	35.8	49.0	-
	5. NP	-	36.0	49.1	-
	6. NP	-	36.1	49.1	-
	7. NP	-	36.2	49.2	-
	8. NP	-	36.2	49.3	-
13	1. NP	-	36.3	50.1	-
	2. NP	-	36.3	50.1	-
	3. NP	-	36.2	50.1	-
	4. NP	-	36.3	50.1	-
	5. NP	-	36.4	50.2	-
	6. NP	-	36.5	50.2	-
	7. NP	-	36.6	50.3	-
	8. NP	-	36.7	50.3	-
14	1. NP	-	37.3	53.0	-
	2. NP	-	37.3	53.0	-
	3. NP	-	37.2	53.0	-
	4. NP	-	37.2	53.0	-
	5. NP	-	37.2	53.0	-
	6. NP	-	37.2	53.0	-
	7. NP	-	37.3	53.1	-
	8. NP	-	37.3	53.2	-
15	1. NP	-	36.0	56.5	-
	2. NP	-	36.0	56.5	-
	3. NP	-	36.0	56.5	-
	4. NP	-	35.9	56.5	-
	5. NP	-	35.9	56.5	-
	6. NP	-	36.0	56.5	-
	7. NP	-	36.0	56.5	-
	8. NP	-	36.0	56.5	-
16	1. NP	-	34.4	56.2	-
	2. NP	-	34.4	56.2	-
	3. NP	-	34.4	56.2	-
	4. NP	-	34.4	56.2	-
	5. NP	-	34.4	56.2	-
	6. NP	-	34.4	56.2	-
	7. NP	-	34.4	56.2	-
	8. NP	-	34.5	56.2	-

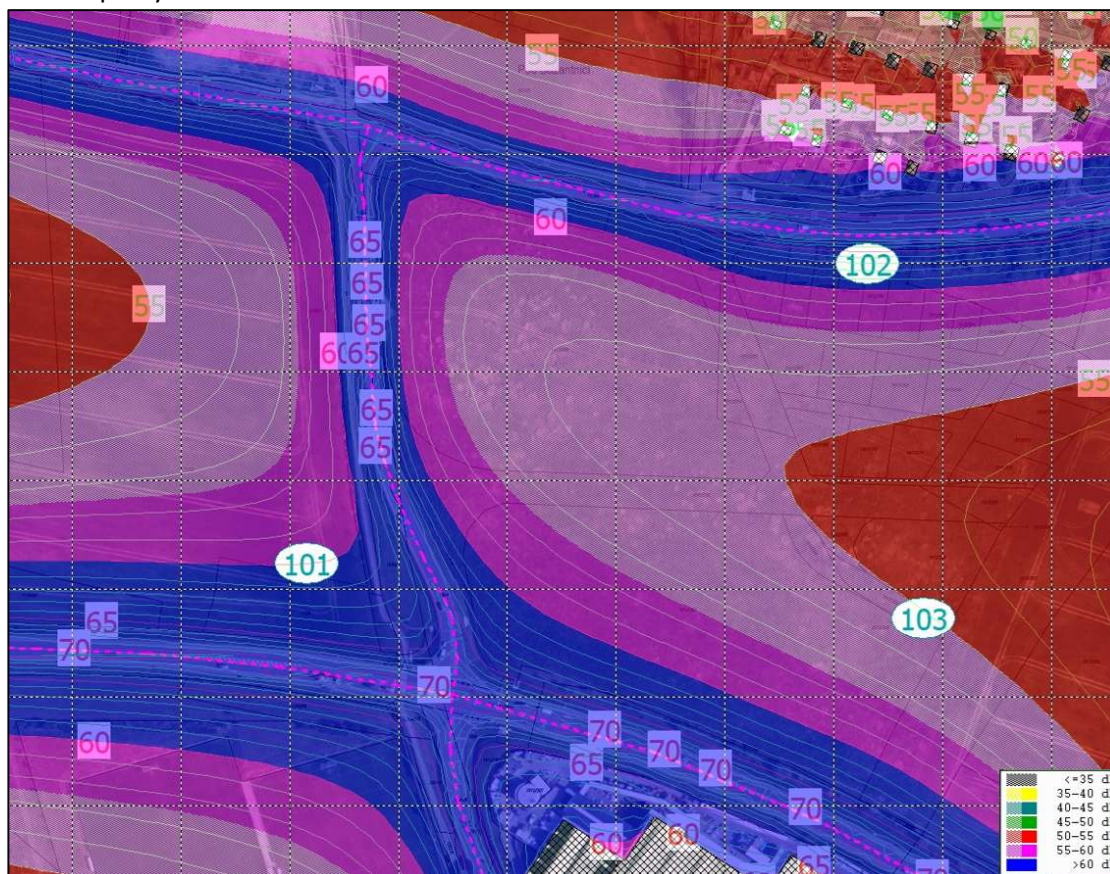
¹⁾ stávající hluková zátěž ze silniční dopravy

²⁾ hluková zátěž ze silniční dopravy vyvolaná pouze záměrem

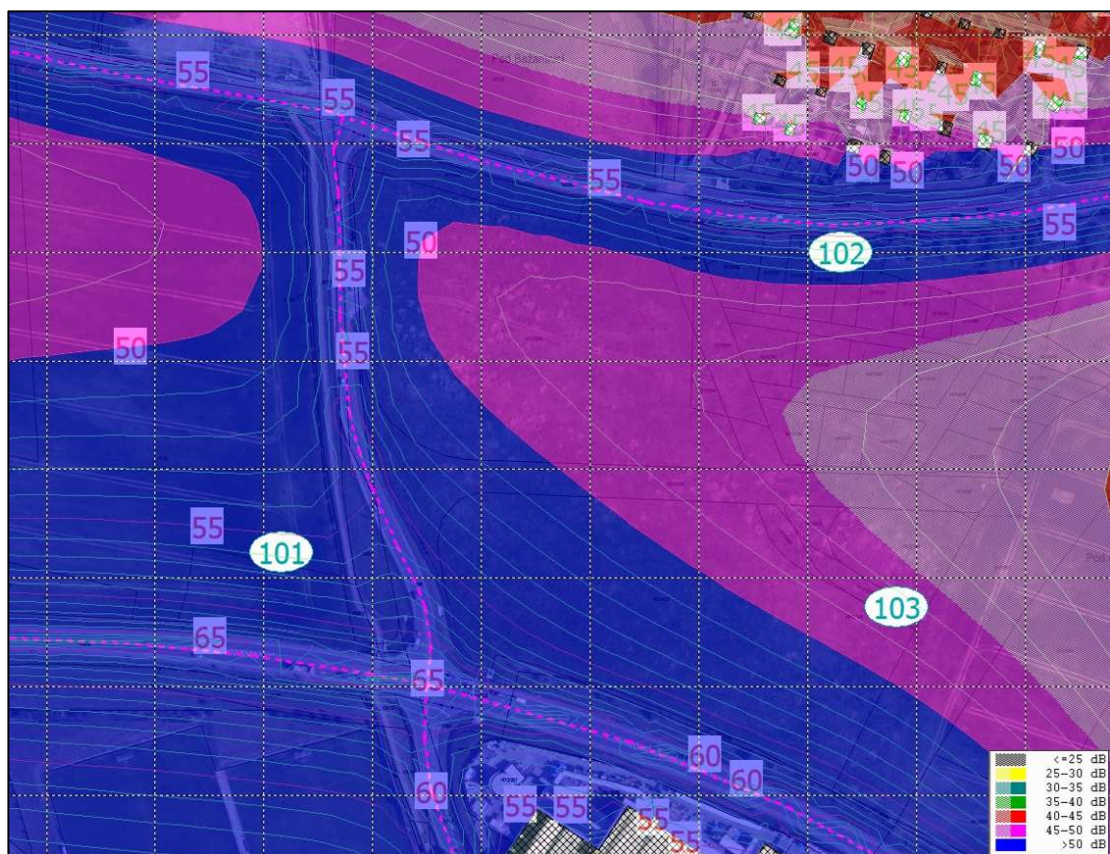
³⁾ nulová varianta plus záměr

⁴⁾ změna aktivní varianty oproti nulové variantě

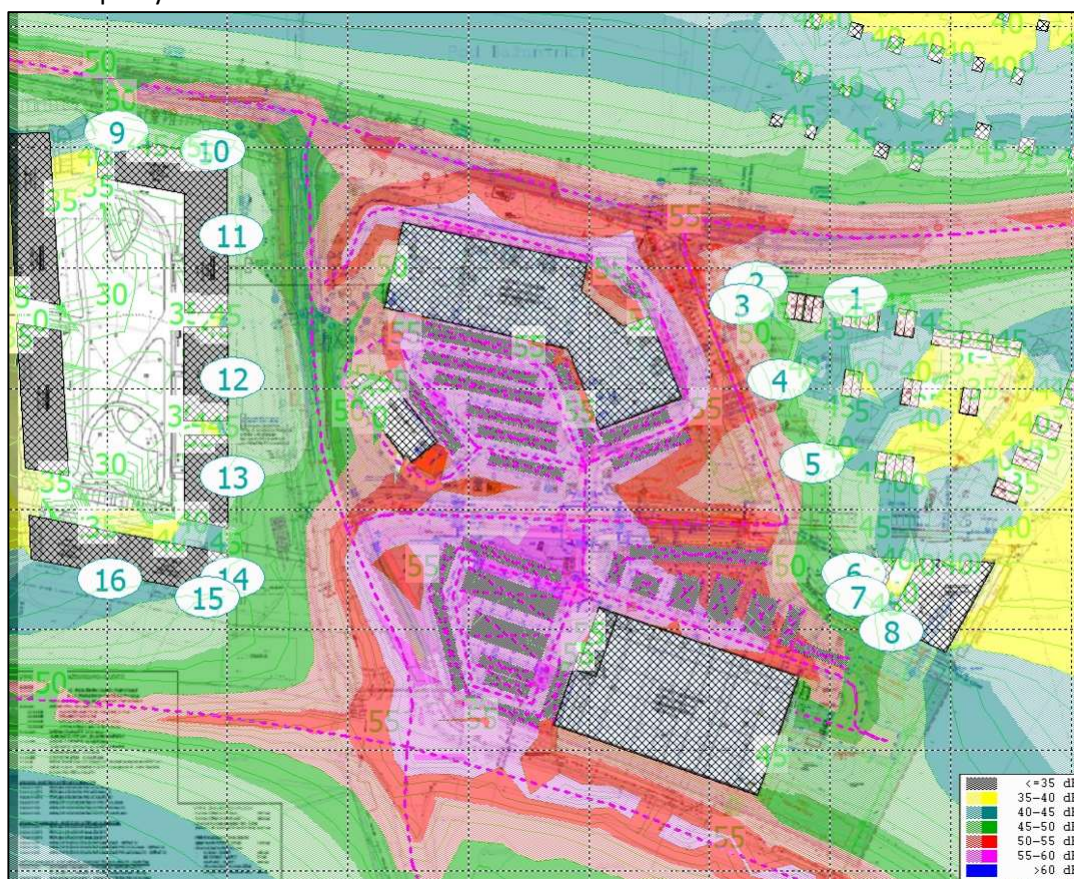
OBR.6 Znázornění izofon a hlukových pásem $L_{Aeq,16h}$ [dB] ve výpočtových bodech ve výšce 3,0 m ze silniční dopravy v denní době – NULOVÁ VARIANTA



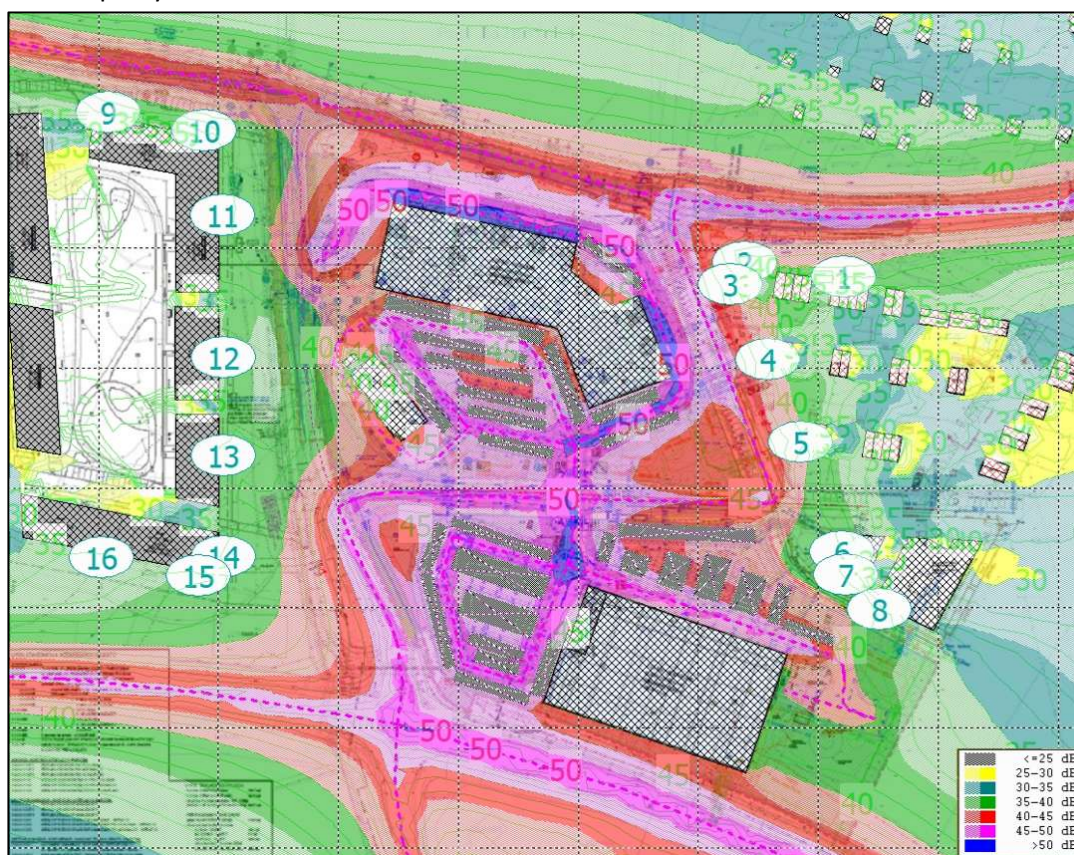
OBR.7 Znázornění izofon a hlukových pásem $L_{Aeq,8h}$ [dB] ve výpočtových bodech ve výšce 3,0 m ze silniční dopravy v noční době – NULOVÁ VARIANTA



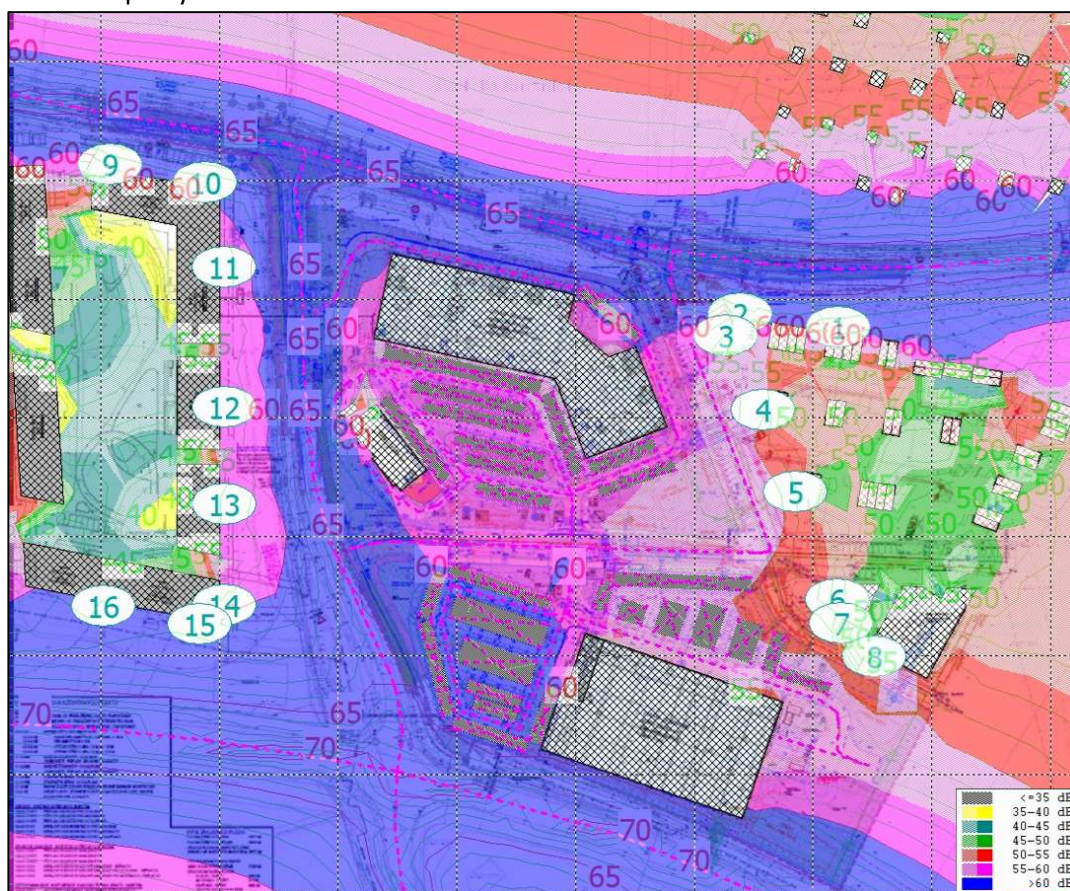
OBR.8 Znázornění izofon a hlukových pásem $L_{Aeq,16h}$ [dB] ve výpočtových bodech ve výšce 3,0 m ze silniční dopravy v denní době – ZÁMĚR



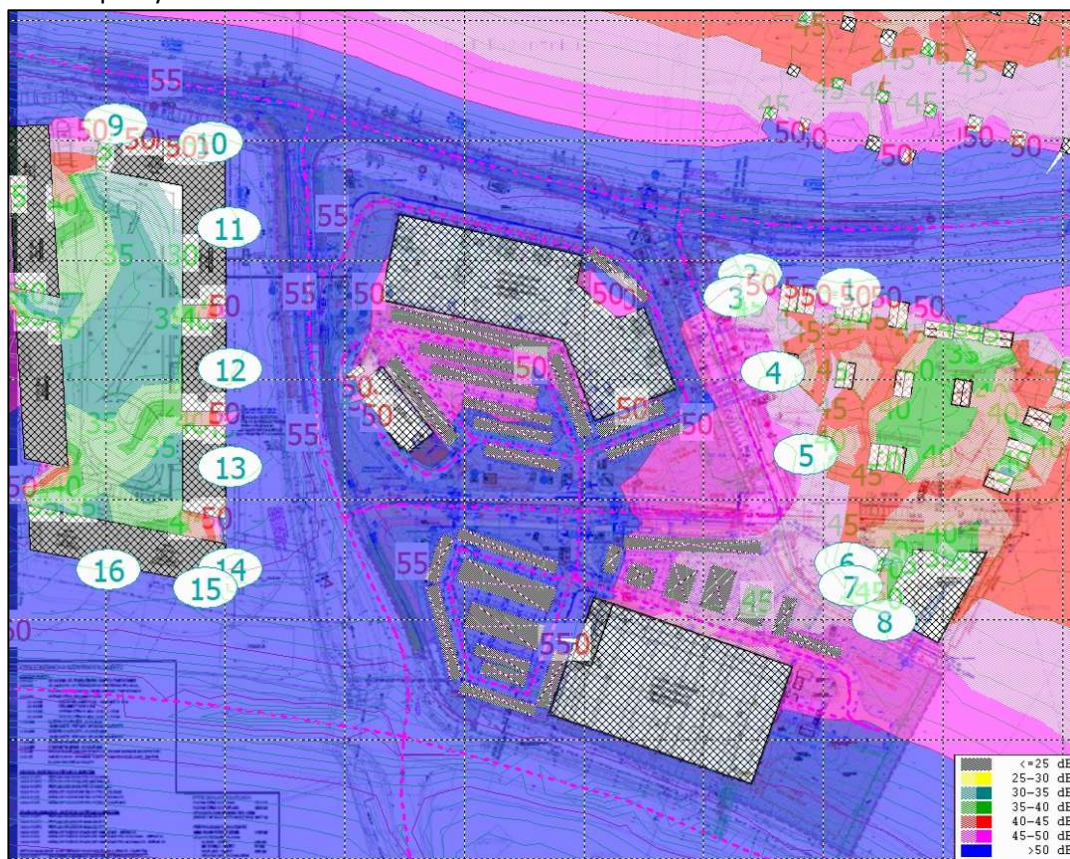
OBR.9 Znázornění izofon a hlukových pásem $L_{Aeq,8h}$ [dB] ve výpočtových bodech ve výšce 3,0 m ze silniční dopravy v noční době – ZÁMĚR



OBR.10 Znáznornění izofon a hlukových pásem $L_{Aeq,16h}$ [dB] ve výpočtových bodech ve výšce 3,0 m ze silniční dopravy v denní době – AKTIVNÍ VARIANTA



OBR.11 Znáznornění izofon a hlukových pásem $L_{Aeq,8h}$ [dB] ve výpočtových bodech ve výšce 3,0 m ze silniční dopravy v noční době – AKTIVNÍ VARIANTA



8. AKUSTICKÉ POSOUZENÍ

Akustické posouzení se provádí porovnáním předpokládaných hladin akustického tlaku A s hodnotami požadovanými nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

TAB.12 Porovnání s hygienickým limitem hluku v denní době

VB	výška	HLH $L_{Aeq,16h}$ [dB]	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,16h}$ [dB]				HLH splněn
			nulová varianta	záměr	aktivní varianta	změna	
1	1. NP	68 ¹⁾	-	48.1	62.3	-	ano
	2. NP	68 ¹⁾	-	48.2	62.3	-	ano
2	1. NP	68 ¹⁾	-	49.5	62.5	-	ano
	2. NP	68 ¹⁾	-	49.5	62.5	-	ano
3	1. NP	68 ¹⁾	-	49.5	57.3	-	ano
	2. NP	68 ¹⁾	-	49.6	57.5	-	ano
4	1. NP	60 ²⁾	-	48.7	54.0	-	ano
	2. NP	60 ²⁾	-	48.7	54.2	-	ano
5	1. NP	60 ²⁾	-	48.1	53.1	-	ano
	2. NP	60 ²⁾	-	48.1	53.2	-	ano
6	1. NP	60 ²⁾	-	46.5	51.2	-	ano
	2. NP	60 ²⁾	-	46.5	51.4	-	ano
	3. NP	60 ²⁾	-	46.1	51.5	-	ano
7	1. NP	60 ²⁾	-	47.2	52.8	-	ano
	2. NP	60 ²⁾	-	47.2	52.9	-	ano
	3. NP	60 ²⁾	-	46.8	52.9	-	ano
8	2. NP	60 ²⁾	-	45.8	53.2	-	ano
	3. NP	60 ²⁾	-	45.2	53.2	-	ano
	4. NP	60 ²⁾	-	45.3	53.4	-	ano
	5. NP	60 ²⁾	-	45.5	53.6	-	ano
	6. NP	60 ²⁾	-	45.5	53.6	-	ano
9	1. NP	68 ¹⁾	-	44.8	59.7	-	_*
	2. NP	68 ¹⁾	-	44.8	59.7	-	_*
	3. NP	68 ¹⁾	-	44.8	59.7	-	_*
	4. NP	68 ¹⁾	-	44.8	59.7	-	_*
	5. NP	68 ¹⁾	-	44.8	59.7	-	_*
	6. NP	68 ¹⁾	-	44.8	59.7	-	_*
	7. NP	68 ¹⁾	-	44.8	59.7	-	_*
	8. NP	68 ¹⁾	-	44.9	59.7	-	_*
10	1. NP	68 ¹⁾	-	45.4	59.8	-	_*
	2. NP	68 ¹⁾	-	45.4	59.8	-	_*
	3. NP	68 ¹⁾	-	45.3	59.8	-	_*
	4. NP	68 ¹⁾	-	45.3	59.8	-	_*
	5. NP	68 ¹⁾	-	45.3	59.8	-	_*
	6. NP	68 ¹⁾	-	45.3	59.8	-	_*
	7. NP	68 ¹⁾	-	45.3	59.8	-	_*
	8. NP	68 ¹⁾	-	45.4	59.8	-	_*
11	1. NP	60 ²⁾	-	45.0	57.1	-	_*
	2. NP	60 ²⁾	-	45.0	57.1	-	_*
	3. NP	60 ²⁾	-	44.7	57.1	-	_*
	4. NP	60 ²⁾	-	44.8	57.2	-	_*
	5. NP	60 ²⁾	-	44.9	57.3	-	_*
	6. NP	60 ²⁾	-	45.0	57.3	-	_*

VB	výška	HLH $L_{Aeq,16h}$ [dB]	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,16h}$ [dB]				HLH splněn
			nulová varianta	záměr	aktivní varianta	změna	
	7. NP	60 ²⁾	-	45.0	57.3	-	_*
	8. NP	60 ²⁾	-	45.1	57.3	-	_*
12	1. NP	60 ²⁾	-	44.4	56.5	-	_*
	2. NP	60 ²⁾	-	44.5	56.5	-	_*
	3. NP	60 ²⁾	-	44.4	56.5	-	_*
	4. NP	60 ²⁾	-	44.7	56.5	-	_*
	5. NP	60 ²⁾	-	44.9	56.6	-	_*
	6. NP	60 ²⁾	-	45.0	56.7	-	_*
	7. NP	60 ²⁾	-	45.1	56.7	-	_*
	8. NP	60 ²⁾	-	45.2	56.8	-	_*
13	1. NP	60 ²⁾	-	45.2	56.7	-	_*
	2. NP	60 ²⁾	-	45.3	56.7	-	_*
	3. NP	60 ²⁾	-	45.2	56.6	-	_*
	4. NP	60 ²⁾	-	45.3	56.6	-	_*
	5. NP	60 ²⁾	-	45.4	56.7	-	_*
	6. NP	60 ²⁾	-	45.5	56.8	-	_*
	7. NP	60 ²⁾	-	45.7	56.9	-	_*
	8. NP	60 ²⁾	-	45.7	56.9	-	_*
14	1. NP	60 ²⁾	-	46.3	57.9	-	_*
	2. NP	60 ²⁾	-	46.3	57.9	-	_*
	3. NP	60 ²⁾	-	46.2	57.9	-	_*
	4. NP	60 ²⁾	-	46.2	58.0	-	_*
	5. NP	60 ²⁾	-	46.2	58.0	-	_*
	6. NP	60 ²⁾	-	46.2	58.0	-	_*
	7. NP	60 ²⁾	-	46.3	58.0	-	_*
	8. NP	60 ²⁾	-	46.3	58.1	-	_*
15	1. NP	60 ²⁾	-	44.3	59.9	-	_*
	2. NP	60 ²⁾	-	44.3	59.9	-	_*
	3. NP	60 ²⁾	-	44.3	59.9	-	_*
	4. NP	60 ²⁾	-	44.2	59.9	-	_*
	5. NP	60 ²⁾	-	44.2	59.9	-	_*
	6. NP	60 ²⁾	-	44.3	59.9	-	_*
	7. NP	60 ²⁾	-	44.3	59.9	-	_*
	8. NP	60 ²⁾	-	44.4	59.9	-	_*
16	1. NP	60 ²⁾	-	42.2	59.2	-	_*
	2. NP	60 ²⁾	-	42.2	59.2	-	_*
	3. NP	60 ²⁾	-	42.2	59.2	-	_*
	4. NP	60 ²⁾	-	42.1	59.2	-	_*
	5. NP	60 ²⁾	-	42.2	59.2	-	_*
	6. NP	60 ²⁾	-	42.2	59.2	-	_*
	7. NP	60 ²⁾	-	42.2	59.3	-	_*
	8. NP	60 ²⁾	-	42.2	59.3	-	_*

* nehodnoceno - nejedná se o ChVPS

TAB.13 Porovnání s hygienickým limitem hluku v noční době

VB	výška	HLH L _{Aeq,8h} [dB]	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A L _{Aeq,8h} [dB]				HLH splněn
			nulová varianta	záměr	aktivní varianta	změna	
1	1. NP	58 ^{1,3}	-	39.2	52.5	-	ano
	2. NP	58 ^{1,3}	-	39.2	52.5	-	ano
2	1. NP	58 ^{1,3}	-	40.9	52.7	-	ano
	2. NP	58 ^{1,3}	-	41.0	52.8	-	ano
3	1. NP	58 ^{1,3}	-	41.8	48.2	-	ano
	2. NP	58 ^{1,3}	-	41.8	48.4	-	ano
4	1. NP	50 ^{2,3}	-	40.8	46.7	-	ano
	2. NP	50 ^{2,3}	-	40.8	46.8	-	ano
5	1. NP	50 ^{2,3}	-	39.7	46.3	-	ano
	2. NP	50 ^{2,3}	-	39.8	46.4	-	ano
6	1. NP	50 ^{2,3}	-	37.5	43.6	-	ano
	2. NP	50 ^{2,3}	-	37.5	43.8	-	ano
	3. NP	50 ^{2,3}	-	37.0	44.1	-	ano
7	1. NP	50 ^{2,3}	-	38.2	45.5	-	ano
	2. NP	50 ^{2,3}	-	38.2	45.7	-	ano
	3. NP	50 ^{2,3}	-	37.6	45.8	-	ano
8	2. NP	50 ^{2,3}	-	37.0	46.3	-	ano
	3. NP	50 ^{2,3}	-	36.4	46.4	-	ano
	4. NP	50 ^{2,3}	-	36.5	46.7	-	ano
	5. NP	50 ^{2,3}	-	36.8	47.1	-	ano
9	1. NP	58 ^{1,3}	-	36.3	50.6	-	_*
	2. NP	58 ^{1,3}	-	36.3	50.6	-	_*
	3. NP	58 ^{1,3}	-	36.3	50.6	-	_*
	4. NP	58 ^{1,3}	-	36.3	50.6	-	_*
	5. NP	58 ^{1,3}	-	36.3	50.6	-	_*
	6. NP	58 ^{1,3}	-	36.3	50.6	-	_*
	7. NP	58 ^{1,3}	-	36.3	50.6	-	_*
	8. NP	58 ^{1,3}	-	36.3	50.7	-	_*
10	1. NP	58 ^{1,3}	-	36.9	50.8	-	_*
	2. NP	58 ^{1,3}	-	36.9	50.8	-	_*
	3. NP	58 ^{1,3}	-	36.9	50.8	-	_*
	4. NP	58 ^{1,3}	-	36.9	50.8	-	_*
	5. NP	58 ^{1,3}	-	36.9	50.8	-	_*
	6. NP	58 ^{1,3}	-	36.9	50.8	-	_*
	7. NP	58 ^{1,3}	-	36.9	50.8	-	_*
	8. NP	58 ^{1,3}	-	37.0	50.8	-	_*
11	1. NP	50 ^{2,3}	-	36.7	48.9	-	_*
	2. NP	50 ^{2,3}	-	36.7	48.9	-	_*
	3. NP	50 ^{2,3}	-	36.3	48.9	-	_*
	4. NP	50 ^{2,3}	-	36.3	49.0	-	_*
	5. NP	50 ^{2,3}	-	36.5	49.0	-	_*
	6. NP	50 ^{2,3}	-	36.5	49.0	-	_*
	7. NP	50 ^{2,3}	-	36.6	49.1	-	_*
	8. NP	50 ^{2,3}	-	36.6	49.1	-	_*
12	1. NP	50 ^{2,3}	-	35.5	49.0	-	_*
	2. NP	50 ^{2,3}	-	35.6	49.0	-	_*
	3. NP	50 ^{2,3}	-	35.6	49.0	-	_*

VB	výška	HLH $L_{Aeq,8h}$ [dB]	vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,8h}$ [dB]				HLH splněn
			nulová varianta	záměr	aktivní varianta	změna	
	4. NP	50 ^{2,3}	-	35.8	49.0	-	_*
	5. NP	50 ^{2,3}	-	36.0	49.1	-	_*
	6. NP	50 ^{2,3}	-	36.1	49.1	-	_*
	7. NP	50 ^{2,3}	-	36.2	49.2	-	_*
	8. NP	50 ^{2,3}	-	36.2	49.3	-	_*
13	1. NP	50 ^{2,3}	-	36.3	50.1	-	_*
	2. NP	50 ^{2,3}	-	36.3	50.1	-	_*
	3. NP	50 ^{2,3}	-	36.2	50.1	-	_*
	4. NP	50 ^{2,3}	-	36.3	50.1	-	_*
	5. NP	50 ^{2,3}	-	36.4	50.2	-	_*
	6. NP	50 ^{2,3}	-	36.5	50.2	-	_*
	7. NP	50 ^{2,3}	-	36.6	50.3	-	_*
	8. NP	50 ^{2,3}	-	36.7	50.3	-	_*
14	1. NP	50 ^{2,3}	-	37.3	53.0	-	_*
	2. NP	50 ^{2,3}	-	37.3	53.0	-	_*
	3. NP	50 ^{2,3}	-	37.2	53.0	-	_*
	4. NP	50 ^{2,3}	-	37.2	53.0	-	_*
	5. NP	50 ^{2,3}	-	37.2	53.0	-	_*
	6. NP	50 ^{2,3}	-	37.2	53.0	-	_*
	7. NP	50 ^{2,3}	-	37.3	53.1	-	_*
	8. NP	50 ^{2,3}	-	37.3	53.2	-	_*
15	1. NP	50 ^{2,3}	-	36.0	56.5	-	_*
	2. NP	50 ^{2,3}	-	36.0	56.5	-	_*
	3. NP	50 ^{2,3}	-	36.0	56.5	-	_*
	4. NP	50 ^{2,3}	-	35.9	56.5	-	_*
	5. NP	50 ^{2,3}	-	35.9	56.5	-	_*
	6. NP	50 ^{2,3}	-	36.0	56.5	-	_*
	7. NP	50 ^{2,3}	-	36.0	56.5	-	_*
	8. NP	50 ^{2,3}	-	36.0	56.5	-	_*
16	1. NP	50 ^{2,3}	-	34.4	56.2	-	_*
	2. NP	50 ^{2,3}	-	34.4	56.2	-	_*
	3. NP	50 ^{2,3}	-	34.4	56.2	-	_*
	4. NP	50 ^{2,3}	-	34.4	56.2	-	_*
	5. NP	50 ^{2,3}	-	34.4	56.2	-	_*
	6. NP	50 ^{2,3}	-	34.4	56.2	-	_*
	7. NP	50 ^{2,3}	-	34.4	56.2	-	_*
	8. NP	50 ^{2,3}	-	34.5	56.2	-	_*

* nezhodnoceno - nejedná se o ChVPS

¹⁾ Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a drahách prováděnou po 1. lednu 2001.

²⁾ Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000

³⁾ Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních drahách, kde se použije korekce -5 dB.

Ve všech modelových referenčních bodech nejvíce zatížených dopravou vyvolanou zprovozněním záměru a u všech řešených variant bude splněn požadovaný hygienický limit hluku pro chráněný venkovní prostor staveb v denní a v noční době, který je vymezen v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

9. NEJISTOTA MODELOVÉHO VÝPOČTU

Na základě modelového výpočtu provedeného v programu Hluk+ lze pro výsledky výpočtu použít nejistotou modelového výpočtu $\pm 3,0$ dB.

10. ZÁVĚR

Na základě vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A můžeme konstatovat, že hluk ze silniční dopravy bude v souladu s požadovanými hygienickými limity hluku pro chráněné venkovní prostory staveb, které jsou vymezené v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Předpokladem je dodržení skladby a intenzit záměrem vyvolané dopravy a realizace protihlukových opatření navržených v akustické studii Byty Debrž, Mladá Boleslav, zpracovatel: Libor Brož - REVITA Engineering, oddělení expertiz, vývoje a projekce, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, vypracoval Libor Brož, č. zakázky: 6472-S49-22. V případě, že dojde k jakékoliv změně, je nutné provést aktualizaci akustické studie.

Skutečnou hlukovou situaci bude možné ověřit až přímým měřením hladin akustického tlaku po zprovoznění záměru.

POZNÁMKA:

Konečné posouzení přísluší místně příslušnému územnímu pracovišti krajské hygienické stanice a stavebního úřadu, stejně jako určení korekcí a stanovení opatření v případě překročení povolených hodnot.